

## **ПРЕДПОСЫЛКИ СТРОИТЕЛЬСТВА ГОРОДСКИХ МАГИСТРАЛЕЙ ЗА СЧЕТ ПРИВЛЕЧЕНИЕ ВНЕШНИХ ИНВЕСТИЦИЙ НА УСЛОВИЯХ КОНЦЕССИИ НА ПРИМЕРЕ Г. ОДЕССЫ**

Государственно-частное партнерство – это временное институциональное и организационное объединение (сотрудничество) между государством и бизнесом в целях реализации общественно значимых проектов, необходимых для обеспечения общественных услуг. Сотрудничество происходит путем заключения договора, в котором государство переводит хозяйственную деятельность на частном секторе, оставляя за собой рычаги регулирования и контроля.

С одной стороны предприятия и объекты инфраструктурных отраслей не могут быть приватизированы в связи с их стратегическим, экономическим и социальным значением. Однако, с другой стороны в государственном бюджете недостаточно средств на их строительство. Кроме этого, такие сферы имеют большие риски вложения в них инвестиций. Инвесторы требуют государственного участия в их проектах, чтобы распределить часть рисков с государством. Для того, чтобы решить эту проблему в хозяйственной деятельности используются механизмы государственно-частного партнерства, как альтернатива приватизации жизненно важных и стратегически значимых объектов государственной собственности [1].

В результате проведенного анализа мировых тенденций относительно финансирования развития автомобильных дорог за счет привлечения внешних инвестиций выявлены следующие закономерности:

- 1 Привлечение внешних инвестиций в финансирование расходов на строительство автомобильных дорог в большой степени зависит от спроса на дороги. Спрос на дороги характеризуется уровнем автомобилизации населения.

#### Секція 4. Економіка будівельного комплексу

Согласно исследованиям специалистов Всемирного банка при уровне автомобилизации более 170 автомобилей на 1000 жителей возникает необходимость применения рыночных (ценовых) методов регулирования спроса на автодороги.

Анализируя объемы роста количества автотранспорта по городу Одессе можно сделать прогноз роста количества автомобилей, согласно которому общая численность автомобилей в 2031 году достигнет показателя 610 - 615 тыс. единиц.

В связи с этим для дорожного сегмента экономики встает вопрос комплексного регулирования спроса - предложения путем применения ценовых механизмов, в том числе введение платы за проезд на наиболее загруженных направлениях.

2 Детальная подготовка инвестиционных проектов с учетом их экономической эффективности. Для прогнозирования развития транспортных потоков по проектной магистрали изучаются транспортные связи между различными районами города и пригородной территории путем проведения опроса по направлениям передвижения жителей города.

На основании обработки данных опроса по г. Одессе можно сделать заключение о таком ежедневном распределении пассажиропотоков:

- в пределах районов передвигается около 33% опрошенных (передвигаются в пределах определенного района);
- передвигаются в соседние районы около 54% опрошенных;
- передвигаются между удаленными (полярными) районами города (или пригородной территории) - 13% опрошенных.

Как показал опрос, из всех районов города наибольшее количество пассажиров передвигается в центральную часть (около 34% опрошенных), из них из жилого массива Котовского почти 13%, а с жилмассива Таирова и Черемушки около 12%.

Для определения внешних транспортных связей выполняют учет движения и исследуют распределение транспортных потоков на основных

транспортных узлах на подъездах к городу. В результате учета установлено, что ежедневно в Одессу подъезжает около 39,78 тыс. автомобилей из них въезжает в город около 36,55 тыс. автомобилей, а остальные потоки движутся далее по окружной дороге в другие направления. Наибольшее количество транспорта в город въезжает с транспортной развязки на пересечении автомобильных дорог «Киев - Одесса» и «Обход г. Одессы» (около 8,26 тыс. автомобилей, и формируется из таких потоков - с Киевского направления 35%, с Илличевского направлении 35% и с Николаевского направления 30%).

В табл. 1 приведен расчет предполагаемых поступлений от взимания платы за проезд по городской магистрали непрерывного движения, связывающей отдаленные районы города (жилмассивы Котовского и Таирова) на первый год эксплуатации.

Таблица 1 – Расчет поступлений от взимания платы за проезд по городской магистрали

№	Марка машины	Расчет дохода			
		Интенсивность движения в 2022 г., авт./сутки	Тариф за проезд 1 км, грн.	Стоимость проезда, грн.	Предполагаемые поступления в год, грн.
1	Грузовые легкие	1132	1,00	28,00	11 569 040,00
2	Грузовые средние	1076	1,00	28,00	10 996 720,00
3	Грузовые тяжелые	304	1,50	42,00	4 660 320,00
4	Грузовые с прицепом	166	1,50	42,00	2 544 780,00
5	Автопоезда	83	1,50	42,00	1 272 390,00
6	Автобусы	1656	1,00	28,00	16 924 320,00
7	Легковые	23181	0,50	14,00	118 454 910,00
	<b>Всего</b>	<b>27598</b>			<b>166 422 480,00</b>

Аналогичным образом рассчитаны поступления и в последующие годы эксплуатации магистрали. На рис. 1 представлено определение срока окупаемости и получения прибыли от строительства магистрали.



#### Секція 4. Економіка будівельного комплексу

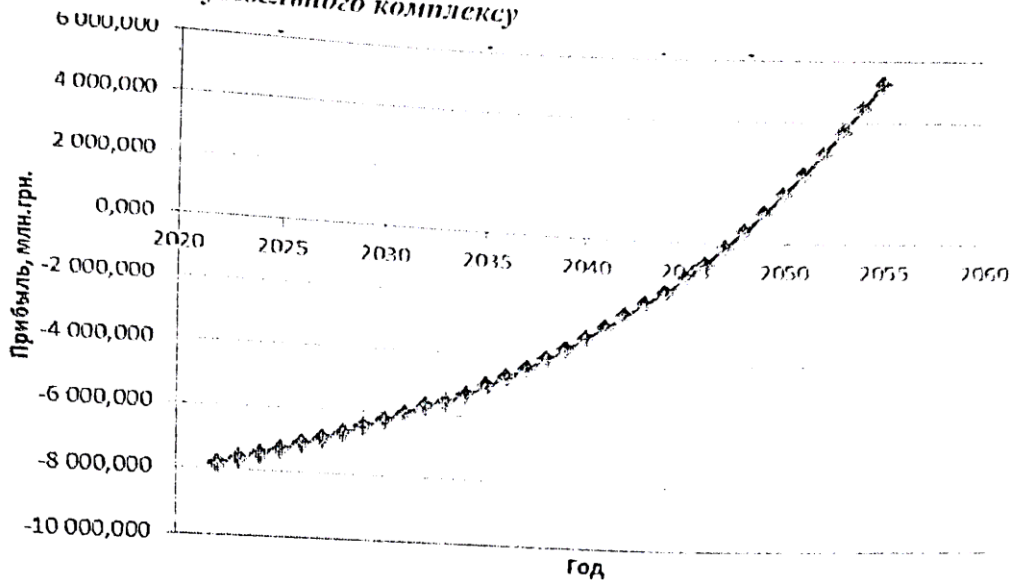


Рис. 1. Прибыль от реализации проекта строительства городской магистрали непрерывного движения

Как видно из расчетов срок окупаемости городской магистрали составит 26 лет с момента 100 % ввода объекта в эксплуатацию.

Выводы:

1. При прогнозируемой интенсивности движения 27,5 тыс. авт./сутки и плате за проезд (0,50 грн./км с легкового автомобиля, 1,00 грн./км с грузового автомобиля, автобуса и 1,50 грн./км с автопоезда) среднегодовой доход составит 166,422 млн. грн. с ежегодным ростом в 5 %.

2. Срок окупаемости строительства объекта составит 26 лет с момента полного ввода в эксплуатацию.

3. Возможные варианты возврата инвестиций на строительство городской магистрали:

- взимание платы за проезд;
- получение доходов от эксплуатации придорожной инфраструктуры.

Литература:

1. Методичні вказівки щодо залучення додаткових недержавних інвестицій у дорожнє господарство України: МВ 218-30217059-612:2006. – Київ: Укравтодор, 2006 – 13 с.